

結成20周年  
新たな大躍進  
に向け出発!

# 朝動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号 (動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

99.6.11 No. 4975

# JRは労働条件を改善しろ! ②

## 千葉支社交渉

## 館山編

館山運転区については、九四年一二月ダイ改以降、特急や快速行路が次々に移管され、業務が縮小されるといふ事態が続いてきたこともあり、スジが特定されてしまうという状況になっている。しかし、このような業務のありかたでは労働条件の改善はもとより館山運転区として機能を有効に発揮できないことから、区としての使命をはっきりさせた上で以前のように特急や快速行路を戻すことなども含めてダイヤを作成すべきであることなどを求めてきた。

また、要員の確保という点からも、労務政策優先の業務のあり方を改め、若手の採用も含めて区の将来展望をどのようにするのかなども質してきた。

千葉支社としては、南端に基地があることは望ましいとの考え方が改めて示された。

### 朝食が摂れない

め、食事時間の確保は絶対に欠かせない条件となっている。しかし、行路の中には朝食が摂れない行路がある。一四行路はその典型だ(表一参照)。木更津泊の明けの部分で、出区担当のため四時前には起床し、五時に発車後千葉に到着しても時間が早すぎるためにまともな食事ができないため、再び木更津に戻るまで朝食を摂らないというのが実情になっている。

また、睡眠時間については、実際の時間が四時間台という行路が三行路あることから、睡眠時間の拡大を求めてきた。

### 鴨川回しの千葉行は解消しろ

大型行路については、これまでもダイ改毎に少しずつ解消されてきたが、一九行路のみが館山く安房鴨川く千葉という大型行路になっている(表二参照)。

一九時二分に館山を発車して二二時三六分に千葉に到着するまで三時間三〇分以上乗りっぱなしという状態だ。しかも、次の二一六五M乗継ぎまで一九分しかないため、ほとんど息継ぐ間もない。これで、どうやって安全を確保しろというのだ。

千葉支社としても、これまでも大型行路については好ましくないと解消してきたが、一九行路の鴨川回しについては、今後検討するとの回答にとどまった。

折り返し時間についても、一四行路(表一参照)の一三二Mく一五二Mについては、ちょうど朝の通学時間帯で時間がかかると、反対側の運転台に付くとすでに出発信号が現示され、すぐにブザー合図、出発という状況で、五分の折り返しでは機器整備にも余裕が持てないのが実情だ。

また、一七行路の二一五三Mく二一六二Mについては、一〇両編成のところ、行き先などの表示を変えることになるため、五分三〇秒の折り返しでは相当に厳しいという要求が出された。

### 木更津宿泊所の防音対策を!

木更津の休養室については、東側(電留線側)については二重サッシになっているが、西側(内房線側)はいまだに防音対策が行なわれていない。遅い行路だと一時三〇分頃に寝て七時三〇分起床になるため、朝の入換作業が始まり列車の音が響くようになる。また、橋の上にながみ目があり響くためにまともな睡眠をとることができない。

組合側からもシャッター形式の防音設備等の具体例をあげて早急に対策をとるように求め、千葉支社としても、当面、防音の強化をはかるという回答を行ってきた。

この他に、四行路の一三四六Mで幕張電車区に入区するさいに、四五両以下の場合でもATS-IPのパターンを拾ってしまふ場合があるが、この場合には報告書の内容を元にして幕張電車区でATS-IPのパターンの基盤を交換することで対処することが回答された。

表1 朝折 1. 朝食の返り 4. 行な時間 行ないも 典型不足 (131M~152M)

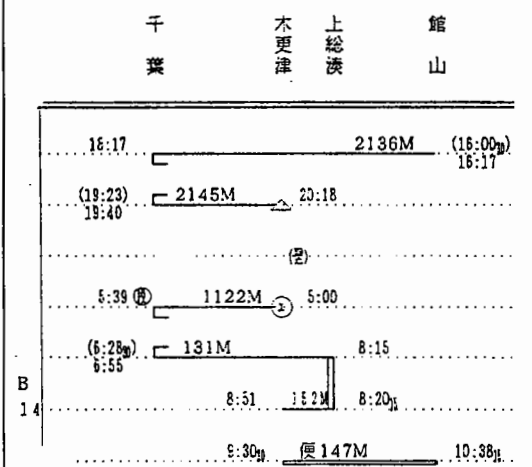
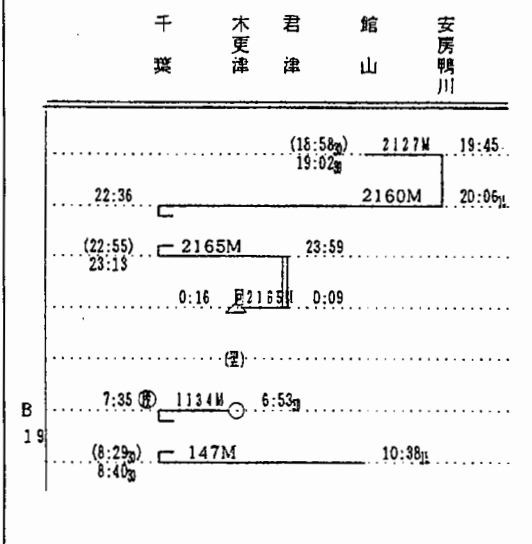


表2 大型行路。鴨川回しの千葉行き、3時間半以上乗りっぱなし



また、館山運転区の洗面所への温水設備については、今年度中に乗務員詰所に設置する計画であることが明らかにされた。

しかし、休養室の個室化については、運転区自体のスペースがまだ生み出せない状況である旨の回答であったため、今後も引き続き実現に向けて要求することとした。